

Russischer Handelskrieg im Roten Meer

Eine wenig bekannte Episode des Russisch-Japanischen Krieges 1904.

Freie Nacherzählung einer 1994 am U.S. Naval War College veröffentlichten Studie von Patrick J. Rollin.

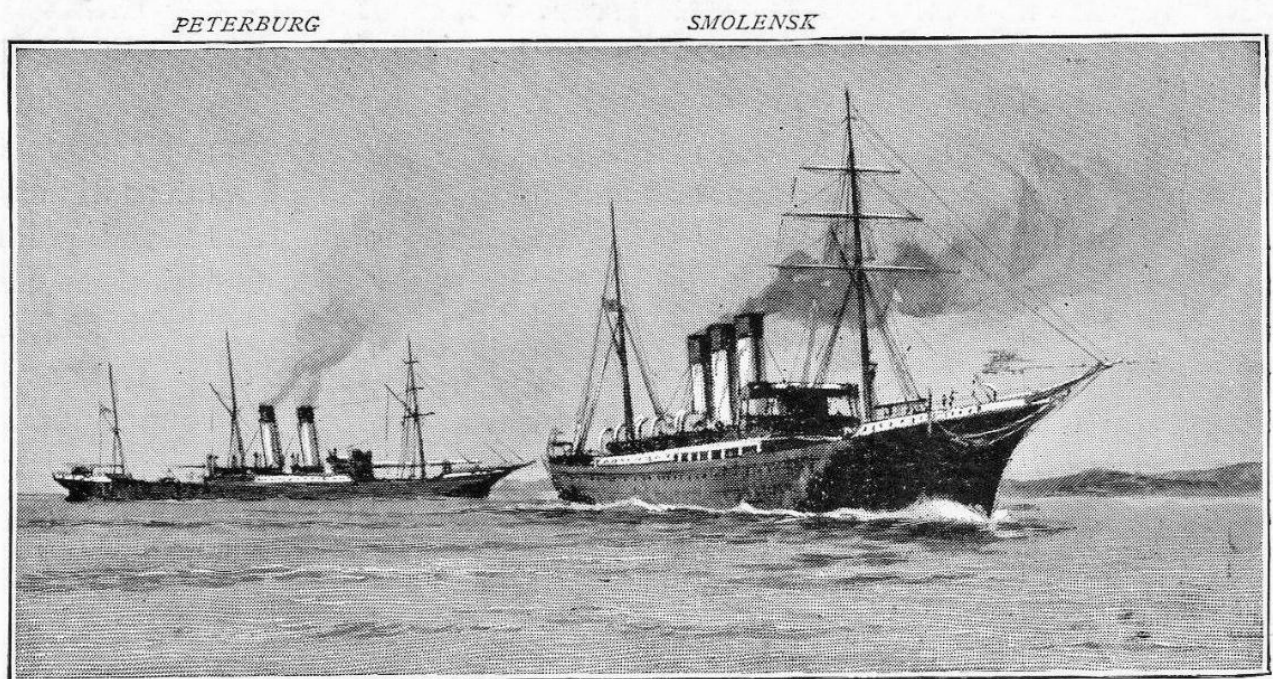
Das Russische Reich hatte mit seinen Expansions-Bestrebungen nach dem verlorenen Krim-Krieg (1853 – 55), dem Russisch-Türkischen Krieg (1877–78) und dem Berliner Kongress (1878) jämmerlichen Schiffbruch erlitten. Im ganzen Zarenreich erhob sich eine Welle patriotischer Begeisterung mit der Forderung nach Aufrüstung und Revision der schmähligen Verhandlungsergebnisse. Als Hauptgegner wurde die Seemacht Großbritannien identifiziert, der die Kontinentalmacht Russland aber keine gleichwertige Flotte entgegenstellen konnte. In der russischen Marine wurde als Ausweg vorgeschlagen, anstelle des bisher üblichen Kampfes Flotte gegen Flotte den englischen Seehandel durch einen sog. „Kreuzerkrieg“ (Wegnahme von Handelsschiffen) so schwer zu schädigen, dass ein günstiger Verhandlungsfrieden möglich wäre. Zur Wegnahme von wehrlosen Handelsschiffen brauchte man keine Flotte, dafür reichten armierte zivile Schiffe (sog. Hilfskreuzer) aus, sofern sie eine ausreichende Geschwindigkeit und Seeausdauer haben.

Die Patriotische Bewegung machte sich diese Ideen zu eigen und brachte erhebliche private Geldmittel auf, um eine Flotte solcher Hilfskreuzer aufzustellen. Man gründete 1878 die sog. russische „Freiwilligenflotte“, auch als Dobroflot oder Volunteer Fleet bekannt. Daraus wurde eine staatlich kontrollierte Reederei, deren Aufbau weitgehend aus freiwilligen Spenden finanziert war.

Während seines gesamten Bestehens leistete Dobroflot für die wirtschaftliche Entwicklung des russischen Fernen Ostens unschätzbare Dienste. Die Trans-Sibirische Eisenbahn war ja noch nicht fertiggestellt. Von Dobroflot wurde die erste regelmäßige Seeverbindung zwischen dem europäischen Teil Russlands und Wladiwostok eingerichtet. Darüber hinaus wurden die Schiffe von Dobroflot sowohl während des Russisch-Japanischen Krieges, als auch während des Ersten Weltkriegs für Marinezwecke requiriert, wodurch sie dann ihrer ursprünglichen Bestimmung dienten. Dobroflot wurde erst 1925 aufgelöst.

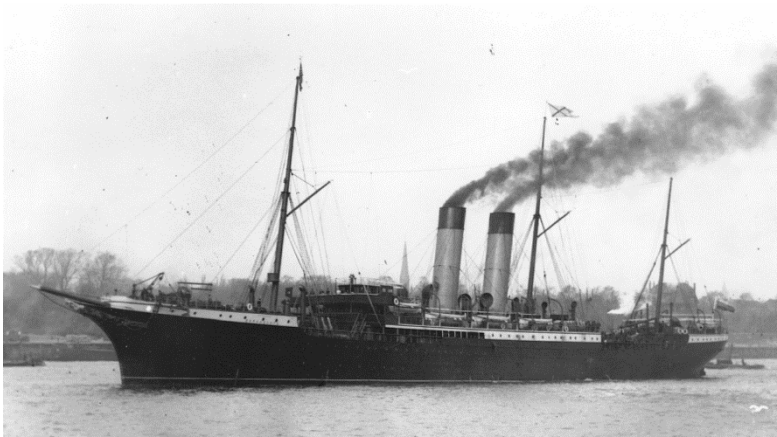
Der Russisch-Japanische Krieg

Der Russisch-Japanische Krieg begann am 27. Januar 1904 mit einem japanischen Überraschungsangriff auf die in Port Arthur liegenden russischen Kriegsschiffe. Vorher hatte das sehr expansive Japan die



THE RAIDERS OF THE RED SEA.

ganze Koreanische Halbinsel und den Satellitenstaat Mandschukuo besetzt.



Russischer Hilfskreuzer **Petersburg**

Die Umrüstung der **Petersburg** und der **Smolensk** begann im April 1904 in der Marinewerft von Sewastopol. Obwohl sie für den möglichen Einsatz als Hilfskreuzer konzipiert und gebaut worden waren, hatten sie bisher nur der Beförderung von Passagieren und Stückgut gedient. Sie mussten umfassend umgebaut werden, bevor sie als Hilfskreuzer eingesetzt werden konnten. (Erweiterung ihrer Bunkerkapazität, Verstärkung ihrer Decks, Installation von Geschützlafetten, Munitionsaufzügen und Munitionskammern. Beide Schiffe waren Ende Juni 1904 einsatzklar.

Die 5.432 Tonnen schwere **Petersburg**, 1894 in Hebburn, England, gebaut, hatte einen Klipperbug, zwei Schornsteine und drei Masten, die zum Segeln ausgerüstet waren. Ihre Dampfmaschine leistete 11.000 PS und reichte für 19 kn. Sie hatte eine Reichweite von 12.000 sm, wenn sie volle Bunker mit 2.800 t Kohle hatte. Als Hilfskreuzer oder „Kreuzer zweiter Klasse“ hatte sie eine Besatzung von 332 Mann und 17 Offizieren, darunter eine Prisenmannschaft von etwa 200 Mann. Ihre Bewaffnung bestand aus sieben 120-mm-, sechs 47-mm- und zehn 37-mm-Kanonen sowie mehreren Maschinengewehren.

Die **Smolensk**, ebenfalls in Hebburn, England, gebaut, war im März 1901 fertiggestellt worden. Aufgrund ihrer (24 !) modernen Belleville-Kessel und einer 16.500 PS leistenden Maschine erreichte sie mehr als 20 kn. Mit 4.000 t Bunkerkohle (statt 1.440 t in Friedenszeiten), ihrem Clipper-Rumpf und Doppelschrauben war ihre Reichweite 17.000 sm bei 13 kn. Ihre Hauptbewaffnung bestand aus acht 120-

mm- und acht 75-mm-Kanonen. Sie verließ das Schwarze Meer mit einer Besatzung von 470 Offizieren und Mannschaften, darunter eine Prisenmannschaft von 240 Mann.

Operations-Plan

Die **Petersburg** wurde von Iwan Skalski, die **Smolensk** von Viktor Troyan kommandiert. Als Dienstältester hatte Skalski den Oberbefehl. Die Ausrüstung in Sewastopol erfolgte für 6 Monate. Dabei war so viel Kohle wie möglich mitzunehmen, auch an Deck. Die Schiffe sollten den Eindruck machen, als lieferten Sie Kohle an die Fernost-Flotte.

Obwohl die beiden Schiffe seit 15. Mai 1904 offiziell der Marine angehörten, war ihre Umrüstung zu Kriegsschiffen heimlich durchgeführt worden. Ihr Umbau wurde nicht öffentlich bekannt gegeben, und sie wurden nicht offiziell in das Flottenregister eingetragen. Technisch gesehen konnten sie daher nicht als Kriegsschiffe eingesetzt werden, da das Völkerrecht vorschreibt, dass eine kriegführende Partei die Welt fairerweise warnen muss, wenn ein Handelsschiff für Kriegszwecke umgebaut wurde. Die Behinderung des Handels durch Nicht-Kriegsschiffe galt (und gilt) als Kaperfahrt oder als Piraterie. Man war in einer Zwickmühle, denn als Kriegsschiffe durften die **Petersburg** und die **Smolensk** den türkischen Bosphorus eigentlich nicht passieren.

Sie konnten also ihre Mission nicht erfüllen, ohne gegen das Völkerrecht zu verstoßen. Aus Gründen der Geheimhaltung und Täuschung sollten die Schiffsgeschütze unter Deck verborgen bleiben und alle Besatzungsmitglieder und Handfeuerwaffen, die den Prisenmannschaften zugewiesen waren, sollten unsichtbar bleiben, bis die Schiffe den Bosphorus und den Suezkanal passiert hatten.



Die **Petersburg** sollte zuerst auslaufen, die **Smolensk** sollte zwei Tage später folgen. Während der Durchfahrt durch den Bosphorus und die Dardanellen sollten die Schiffe die übliche Flagge der Freiwilligenflotte führen, d.h. eine gelbe Trompete im blauen Feld der weiß-blau-roten russischen Flagge. Nach Erreichen des Roten Meeres

sollten sich die Schiffe bewaffnen und dann Positionen im südlichen Roten Meer aufsuchen, **Smolensk** bei der Insel Zubair, **Petersburg** bei der Insel Zukur. Sie waren dann gerade noch in gegenseitiger Funkreichweite. Da Port Said weit außerhalb der Funkreichweite lag, musste die **Smolensk** täglich nach Hodeida fahren, um Anweisungen einzuholen, die möglicherweise von Port Said über Telegraphenleitung an den dortigen Agenten weitergeleitet worden waren. Damit die durchsuchten Schiffe nicht ein zweites Mal angehalten wurden, sollte die **Smolensk** ihnen ein Mittel (z. B. eine täglich wechselnde Signalfolge) zur Verfügung stellen, mit dem sie sich gegenüber der **Petersburg** als bereits durchsucht ausweisen konnten. Auf seiner Reise von Suez nach Süden sollte Skalski seinen Vorsprung von zwei Tagen nutzen, um einen geeigneten Ort für das zweite Pazifikgeschwader zu finden, an dem sich dasselbe während seiner Überfahrt nach Fernost mit seinen Kohlefrachtern treffen konnte. Außerdem musste er einen Ankerplatz in der Nähe der Insel Zukur finden, wo er die angehaltenen Schiffe durchsuchen konnte.

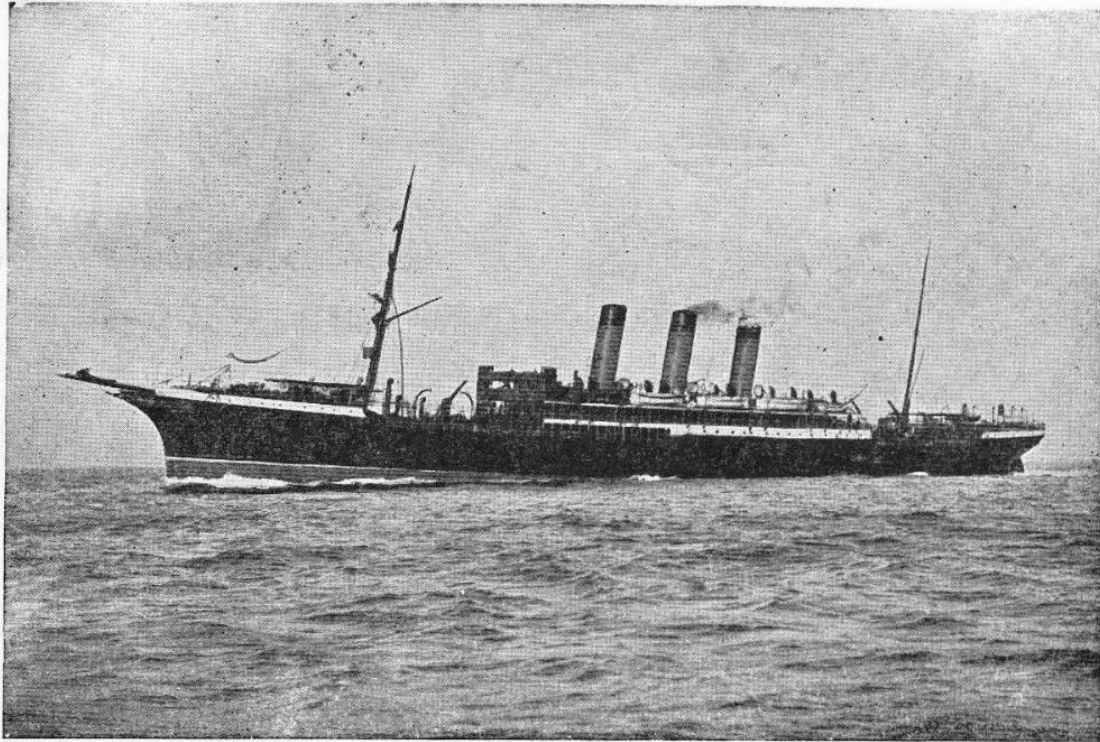
Für Schiffe, die Post beförderten (*in der Regel an charakteristischen Flaggen/Wimpeln zu erkennen, siehe Montags-Story Nr. 144*), betonte der Operationsbefehl, dass die übrige Ladung solcher Schiffe nicht kontrolliert werden dürfe, es sei denn, es bestehe ein besonders starker Verdacht auf Schmuggelware. Die eigentliche Post an Bord aller Postschiffe (mit Ausnahme der deutschen und französischen Schiffe, weil diese Nationen Russland unterstützten, siehe **Holsatia**), die für den Fernen Osten bestimmt war, musste jedoch durchsucht werden; jede an Japan adressierte Post musste geöffnet, untersucht und, falls sie für den Feind nützliche Informationen enthielt, beschlagnahmt werden. In der Regel sollten Handelsschiffe, auf denen Konterbande gefunden wurde, mit einer Prisenbesatzung zum russischen Hafen Libau in der Ostsee (heute Liepāja, Lettland) geschickt werden. Vom südlichen Ende des Roten Meeres war das eine Reise von 5.300 sm. War dies nicht möglich, sollten solche Schiffe gemäß den Vorschriften und Richtlinien der Marine zerstört werden. Der Plan sah nur zehn bis zwölf Tage Einsatz im Roten Meer vor, bevor den Kreuzern der Treibstoff ausgehen würde. Daher sollte genau zwei Wochen nach der Durchfahrt der

Petersburg durch den Suezkanal ein gechartertes deutsches Kohlenschiff mit 3.500 t Kohle durch den Kanal geschickt werden, um die Kreuzer in der Nähe der Insel Teir zu treffen. Der Kohlenfrachter, der entweder unter deutscher oder russischer Flagge fuhr, sollte die neuesten Befehle beim Agenten der Freiwilligenflotte in Suez abholen. Die Bunkerung der Kreuzer sollte mit dem Ende ihrer Operationen im Roten Meer zusammenfallen. Der Plan ging davon aus, dass nach Bekanntwerden der Gefährdung auf der Suez-Route der Schiffsverkehr rund um Afrika umgeleitet werden würde, und weiterer Kreuzerkrieg im Roten Meer damit sinnlos war.

Die Kreuzer sollten nach dem Bunkern nach Süden laufen und ihre Tätigkeit in der Nähe des Kaps der Guten Hoffnung wieder aufnehmen. Der für die Kampagne der beiden Kreuzer entwickelte Zeitplan sah wie folgt aus:

Anreise von Suez ins Operationsgebiet.....	3	Tage
Kreuzerkrieg in Roten Meer	12	Tage
Bunkern im Roten Meer	5	Tage
Kreuzerkrieg im Indischen Ozean	40	Tage

Die Kreuzer hätten genug Kohlen gehabt, um vierzig Tage lang vor der afrikanischen Küste zu bleiben. Danach sollten sie sich mit einem zweiten Kohlenfrachter bei der Insel Sansibar in Deutsch-Ostafrika treffen, bunkern und neue Befehle abwarten. Sollte der Kohlenfrachter nicht innerhalb von fünf Tagen eintreffen, sollte Kapitän Skalski über die deutsche Telegrafestation in Daressalam Kontakt mit Sankt Petersburg aufnehmen. Er sollte dann genügend Kohle kaufen, um die französische Kolonie Dschibuti zu erreichen, dorthin weiterfahren und dort weitere Anweisungen abwarten. Den Kommandanten wurde mitgeteilt, dass einige offizielle Informationen auch über das Hauptbüro der Freiwilligenflotte in Odessa gesendet und an deren Vertreter in Suez weitergeleitet werden könnten. Im Allgemeinen sollten jedoch nur Marinebehörden oder deren Vertreter mit den Schiffen kommunizieren, und der Direktor der Freiwilligenflotte sollte nur allgemeine Informationen über seine Schiffe erhalten. Alle in ausländischen Zeitungen erscheinenden Erklärungen zur Regierungspolitik oder gar Anweisungen sollten ignoriert werden.



TWIN SCREW STEAMER, "SMOLENSK."

BUILT AND ENGINED BY MESSRS. R. & W. HAWTHORN, LESLIE & CO., NEWCASTLE-ON-TYNE.
FOR RUSSIAN VOLUNTEER FLEET.

Kreuzerkrieg im Roten Meer

Die erste Phase der Operation verlief genau wie geplant. Die **Petersburg** verließ Sewastopol am 3. Juli um 7:00 Uhr morgens und erreichte Konstantinopel am folgenden Tag um 15:00 Uhr. Sie erreichte Port Said am 7. um 6:00 Uhr morgens und Suez vierundzwanzig Stunden später. Die **Smolensk** folgte wie geplant zwei Tage später. Sobald jedes Schiff Suez passiert hatte und ins Rote Meer einfuhr, wartete es auf Einbruch der Dunkelheit, um mit der Montage seiner Waffen zu beginnen – eine zehnstündige Aufgabe.

Während der Erkundung des Gebiets zwischen den Inseln Teir und Zubayr im südlichen Roten Meer stoppte die **Petersburg** am 11. Juli drei Handelsschiffe und durchsuchte sie: die **Crewe Hall**, einen britischen Dampfer mit Ziel Bombay, die **Menelaeus**, ebenfalls britisch, mit Ziel Shanghai, und die **Besoeki**, ein niederländisches Schiff mit Ziel Indien. Die **Smolensk** hielt unterdessen die **Dragoman** an, einen britischen Tanker, der Kerosin von Batumi am Schwarzen Meer nach Shanghai transportierte. Alle wurden nach einer Verzögerung von etwa vier Stunden wieder freigelassen. Während ihres Aufent-

halts im Roten Meer hielten die russischen Kreuzer 19 Handelsschiffe an und durchsuchten sie, beschlagnahmten drei davon und schickten sie mit Prisenbesatzung Richtung Libau. Alle wurden anschließend wieder freigelassen.

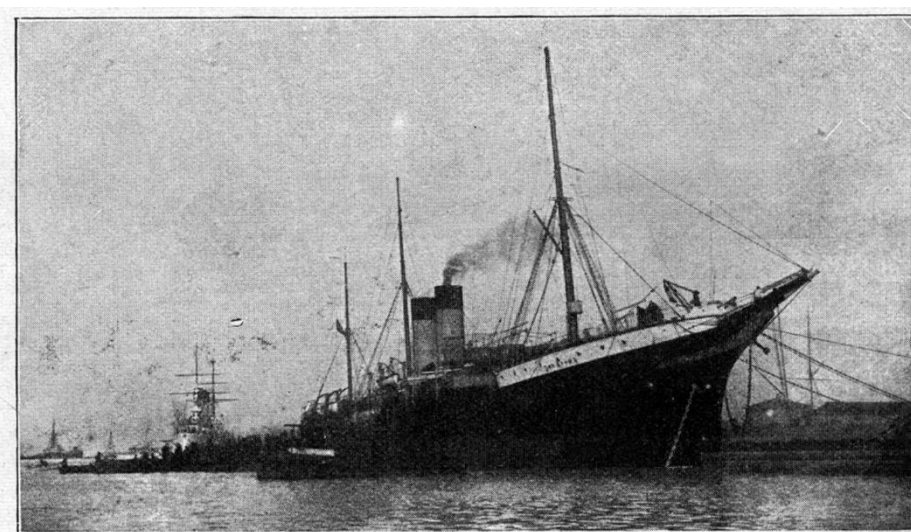
Am 24. Juli traf der gecharterte deutsche Kohlenfrachter **Holsatia** mit Kohle für die Kreuzer ein. Die **Holsatia** brachte aber auch alarmierende Nachrichten mit: Ein großer japanischer Kreuzer, begleitet von zwei Kohlefrachtern, sei auf westlichem Kurs in der Straße von Malakka gesichtet worden. Kapitän Skalski konnte sich ein Zusammentreffen mit einem regulären japanischen Kreuzer nicht leisten, schon gar nicht im engen Roten Meer! Außerdem war Kapt. Meier auf der **Holsatia** keineswegs geneigt, so lange zu warten bis er von dem japanischen Kreuzer bei der Hilfeleistung für ein russisches Schiff ertappt würde. Deswegen verließ Skalski das Rote Meer ohne Kohlenübernahme und begann den 2. Teil der Operation: Kreuzerkrieg an der Ost- und Süd-Afrikanischen Küste. Die **Holsatia** sollte in einem Monat in der Menai Bay auf Sansibar mit ihm wieder zusammentreffen.

Datum	Schiffsname	Nationalität	Zielhafen und Behandlung
11.07.1904	Crewe Hall	UK	Bombay; durchsucht und entlassen
	Menelaus	UK	Shanghai; durchsucht und entlassen
	Besoeki	Holland	Indien; durchsucht und entlassen
	Dragoman	UK	Shanghai; durchsucht und entlassen
13.07.1904	Clodmoor	UK	Bombay; durchsucht und entlassen
	Bengali	UK	Kalkutta; durchsucht und entlassen
	Malacca	UK	Verschiedene Häfen in China u. Japan; Konterbande Munition, Schiff beschlagnahmt, am 02. Aug in Algier entlassen
14.07.1904	Waipora	UK	Australien; durchsucht und entlassen
15.07.1904	Prinz Heinrich	Deutschland	Verschiedene Häfen in China u. Japan; Postschiff, nach Japan adressierte Post beschlagnahmt, dann Schiff entlassen (<i>Vorgehen im Widerspruch zum Operationsbefehl !</i>)
16.07.1904	Dalmatia	UK	China; durchsucht und entlassen
17.07.1904	Persia	UK	Asien; durchsucht und entlassen (Postschiff)
	Woodcock	UK	Rotes Meer; durchsucht und entlassen
	Ravn	Norwegen	?; durchsucht und entlassen
	Scandia	UK	Yokohama; Konterbande Eisenbahnschienen, Schiff beschlagnahmt; aber in Suez am 25. Juli entlassen
	Arдова	UK	Asiatische Häfen; Ladung enthält Schießpulver des U.S. War Dept. für die Philippinen, beschlagnahmt, aber in Suez am 25. Juli entlassen
24.07.1904	City of Madras	UK	Indien; durchsucht und entlassen
	Formosa	UK	Asien; durchsucht und entlassen
	City of Agra	UK	Indien; durchsucht und entlassen
21.08.1904	Comedian	UK	Ostafrika; durchsucht und entlassen

Der Einsatz der **Petersburg** und der **Smolensk** hatte inzwischen rechtliche und politische Fragen aufgeworfen, die die russische Regierung früher oder

später dazu zwingen würden, die Operation zu beenden. Die britische und die amerikanische Regierung waren bereits zutiefst verärgert über die

willkürliche Definition von Konterbande durch die russische Regierung in Sankt Petersburg. Die zentrale Frage war jedoch, ob Russland die Neutralität der türkischen Meerengen verletzt hatte, als es zwei getarnte Kriegsschiffe durch diese geschickt hatte. Das russische Marineministerium behauptete natürlich, dass es weder die türkische Neutralität noch das Völkerrecht verletzt habe. Seit 1883, als die Freiwilligenflotte der Kontrolle der Marine unterstellt wurde, führten ihre Schiffe,



RUSSIAN VOLUNTEER FLEET STEAMER "SMOLENSK."

die Kriegsmaterial in den Fernen Osten transportierten, routinemäßig sobald sie die Meerengen passiert hatten die Marineflagge. Diese Vereinbarung zwischen Russland und der Türkei war allgemein bekannt und war von allen Mächten, einschließlich Großbritannien, geduldet worden.

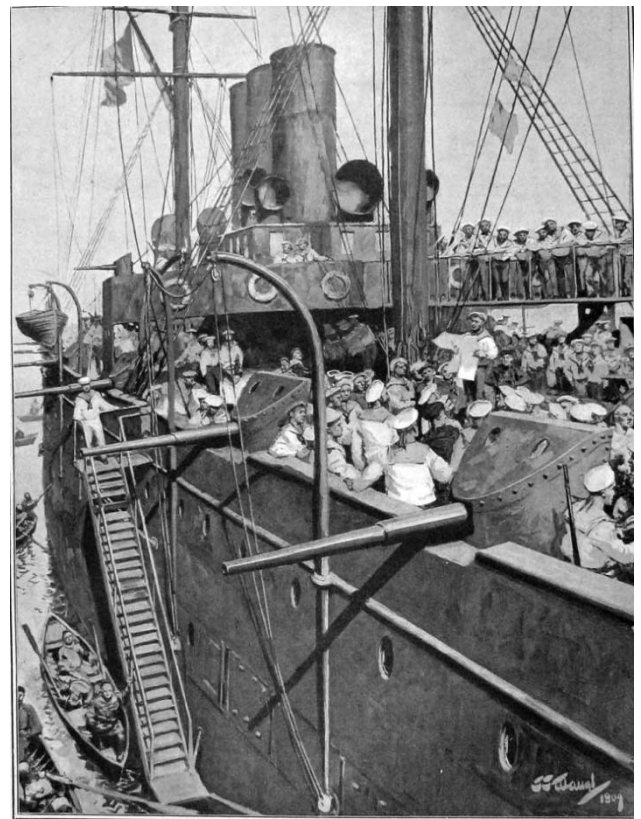
Obwohl das britische Außenministerium und die Admiralty die Entwicklung der Lage im Roten Meer (wo der Großteil des Schiffsverkehrs und damit auch die meisten Opfer britischer Herkunft waren) aufmerksam verfolgt hatten, ging die britische Regierung vorsichtig vor. Premierminister Alfred Balfour war aufrichtig daran interessiert, die Beziehungen zu Russland zu verbessern. Dieses Interesse teilten auch die Franzosen, Russlands Verbündete und Englands neuester Partner in internationalen Angelegenheiten. Darüber hinaus mussten die Briten darauf achten, ihre eigenen langfristigen Interessen als Beherrscher der Meere nicht zu gefährden.

Britannia hatte den Handel in der Vergangenheit auf jede Weise unterdrückt, die für ihre Feinde schädlich und für den Rest der Welt gerade noch erträglich war. Lord Balfour hatte dies offensichtlich im Sinn, als er versuchte, wütende Reeder und auch ein Parlament zu beruhigen, das entschlossene Maßnahmen zum Schutz der britischen Schifffahrt vor russischen „Piraten“ forderte. Er mahnte, man müsse bedenken, dass die Kriegführenden von heute die Neutralen von morgen seien und dass das Völkerrecht den Neutralen bestimmte Pflichten auferlege; England habe „diese Pflichten streng durchgesetzt, als wir uns in der Position eines Kriegführenden befanden, und es würde uns nicht gut zu Gesicht stehen, wenn wir versuchen würden, diese Verpflichtung der Neutralen nun selbst unbeachtet zu lassen.“

Die Beschlagnahmung des P&O-Dampfers **Malacca** durch die **Petersburg** veranlasste die britische Regierung jedoch zum Handeln. Die Ladung der **Malacca** umfasste einige Geschütze und eine große Menge Munition, die von der Admiralität an die britische Flotte in Hongkong geliefert wurde. Am 20. Juli überreichte der britische Botschafter Sir Charles Hardinge dem russischen Außenminister eine formelle Protestnote seiner Regierung. Die Briten räumten ein, dass der Status der Hilfskreuzer der Freiwilligenflotte „mehrdeutig“ sei und dass zuvor vereinbart worden war, „dass Schiffe der russischen

Freiwilligenflotte keine Kriegsschiffe im Sinne des Artikels X des Vertrags von Paris von 1856 sind“. Dennoch bestand London darauf, dass die **Petersburg** und die **Smolensk** keine Durchfahrtsgenehmigung für den Bosphorus erhalten hätten, wenn sie nicht den türkischen Behörden gegenüber als friedliche Handelsschiffe aufgetreten wären.

Wären es Kriegsschiffe gewesen, hätten sie gegen europäisches Recht verstoßen; wären sie nach der Durchfahrt durch die Meerenge als Kriegsschiffe in Dienst gestellt worden, hätten sie den Status der Freiwilligenflotte schwerwiegend gefährdet. In beiden Fällen hatte die Aktivität der Kreuzer im Roten Meer internationale Fragen von sehr hoher Bedeutung aufgeworfen. Unter der Behauptung, dass die Kreuzer von Anfang an illegal operiert hätten, forderte die britische Regierung die Freigabe ihrer Schiffe – die **Malacca**, die **Arдова** und die **Scandia**. Sie verlangte außerdem die Zusicherung, dass die Kreuzeroperationen eingestellt würden und dass keine anderen Schiffe der Freiwilligenflotte in Zukunft ähnliche Aktionen durchführen würden.



Die 120 mm- Geschütze der **Smolensk**

Was die **Malacca** betraf, so wies der britische Außenminister Lord Lansdowne darauf hin, dass britische Marinevorräte nicht als Konterbande

betrachtet werden könnten, und schlug dem russischen Botschafter Graf Aleksandr Benckendorf vor, dass die einfachste Lösung für Sankt Petersburg darin bestehen würde, einen Fehler einzugestehen und die **Malacca** ohne weitere Diskussionen freizugeben.

Als Zar Nikolaus II. durch seinen Außenminister Lamsdorf von dem britischen Protest erfuhr, ordnete er eine gründliche Untersuchung der Beschlagnehmung der **Malacca** und die Freigabe des Schiffes an, sofern es keine Konterbande geladen hatte



Der P&O-Liner **Malacca** in Port Said, unter russischer Kriegsflagge!

Unterdessen scheiterten die britischen Bemühungen, die **Malacca** in Port Said festzuhalten, und am Morgen des 21. Juli lief sie unter der Kontrolle der russischen Prisenbesatzung in Richtung Ostsee aus.

Die Briten hatten bereits in Konstantinopel Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass die Türken dem Schiff das Einlaufen in die Dardanellen verwehren würden, und sie stationierten außerdem zwei Kreuzer am südlichen Ende der Dardanellen. Am 22. Juli beauftragte der Erste Seelord, Lord Selbourne, den Kommandeur der britischen Mittelmeerflotte, die **Malacca** zu suchen, die sich zu diesem Zeitpunkt auf dem Weg nach Algier befand, um dort zu bunkern. Falls sie Kurs auf die Ostsee nehmen sollte, standen Kriegsschiffe in Malta und Gibraltar bereit, um sie abzufangen. Das Telegramm der Admiralität fuhr fort: „Es ist zu hoffen und davon auszugehen, dass die russische Regierung zustimmen wird, dass die Schiffe ihrer Freiwilligenflotte, die die Dardanellen nicht als Kriegsschiffe passiert haben, bis zur Klärung ihres Status keine britischen Schiffe mehr durchsuchen, belästigen oder kapern dürfen. ...

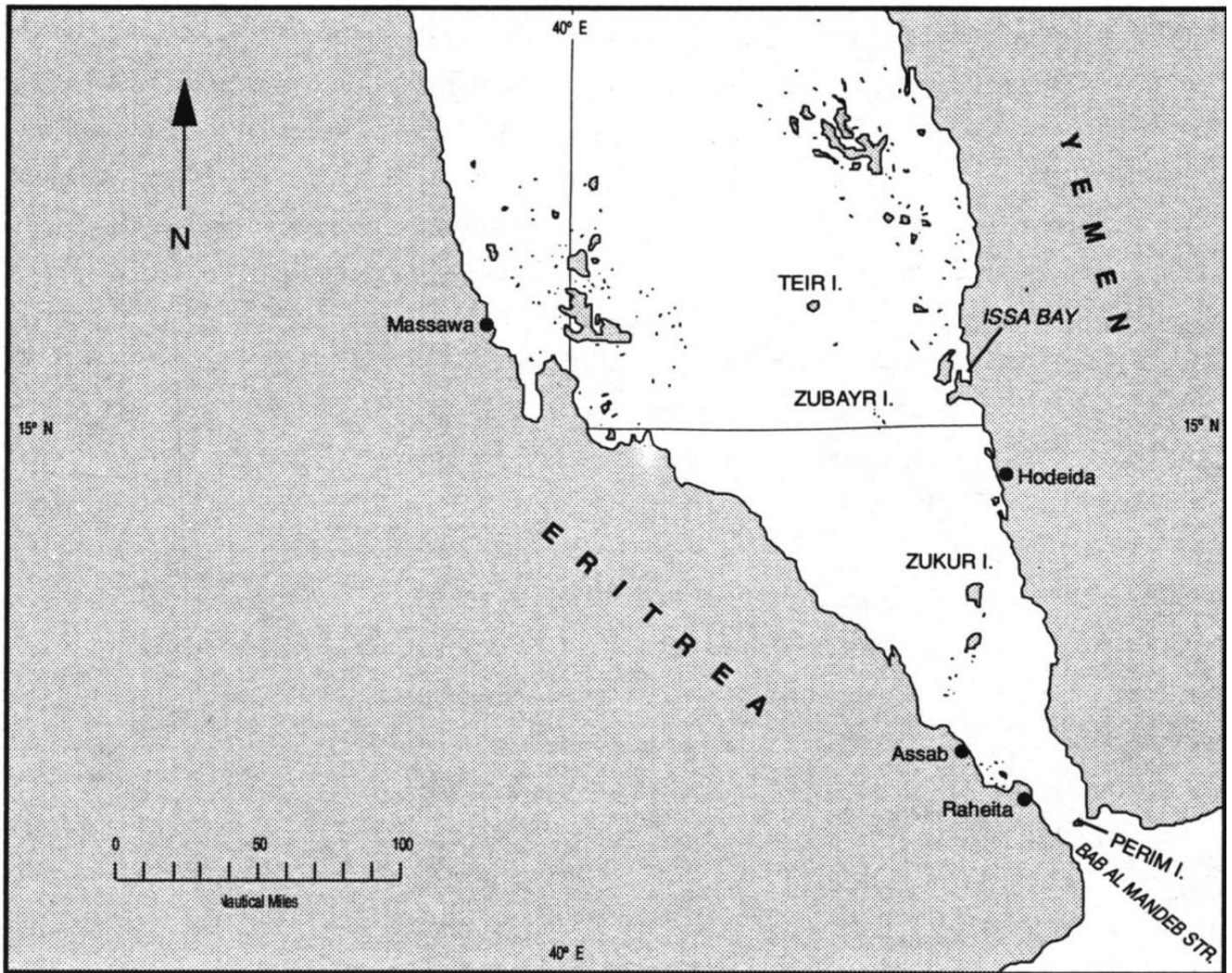
Sollte die russische Regierung jedoch nicht dieser Ansicht sein, ist die Regierung Seiner Majestät entschlossen, zu verhindern, dass weitere britische Schiffe von diesen Schiffen durchsucht, belästigt oder gekapert werden. Sie werden daher unverzüglich eine Gruppe von Kreuzern und Zerstörern Seiner Majestät ins Rote Meer entsenden, die ausreicht, um die vollständige Sicherheit britischer Schiffe zu gewährleisten. Diese Kreuzer und Zerstörer sollen in Suez oder an einem anderen geeigneten Ort bleiben und dort weitere Befehle abwarten, bevor sie Maßnahmen ergreifen“. Gleichzeitig verlegten die Briten die gesamte Mittelmeerflotte (12 Schlachtschiffe, 2 Kreuzer und 2 Zerstörer) von Malta nach Alexandria.

Während sich die Royal Navy auf den Einsatz vorbereitete, trafen sich die Chefs der russischen Marine mit Graf Lamsdorf in Sankt Petersburg im Palast des Generaladmirals. Nach einer langen Diskussion am 23. Juli gaben der Großfürst und seine obstinaten Kollegen Lamsdorfs mäßigen Worten nach.

Sie kamen zu dem Schluss, dass es unklug wäre, die Operation im Roten Meer fortzusetzen, und beschlossen, sie abubrechen. In einer sofortigen offiziellen Erklärung des russischen Außenministeriums wurde erklärt, dass der militärische Status der Freiwilligenflotte im Völkerrecht nicht ausreichend begründet sei.

Russland beharre zwar auf seinem Recht, die **Petersburg** und die **Smolensk** als Handelsstörer einzusetzen, räume jedoch ein, dass dieses Recht umstritten sei. Im Sinne der Versöhnung widerrufe die Regierung daher die Befugnis der Kreuzer, neutrale Schiffe zu durchsuchen und ggfs. zu beschlagnehmen.

Die versöhnliche Haltung der russischen Regierung ebnete den Weg für die Lösung der Angelegenheit. Admiral Avelan, der russische Marineminister, ordnete die sofortige Freigabe der **Ardova** und der **Scandia** an. Was die **Malacca** betraf, so einigten sich die beiden Regierungen darauf, dass der britische Konsul, wenn das Schiff in Algier zum Aufnehmen von Kohle anlegen würde, zu einer pro forma Inspektion der Ladung an Bord eingeladen werden sollte, woraufhin er offiziell erklären würde, dass alle fraglichen militärischen Güter Eigentum der Regierung Seiner Majestät seien; daraufhin würde



Das Operationsgebiet im Roten Meer

das Schiff seinen Eigentümern zurückgegeben werden. Dieses Ziel wurde wie geplant am 2. August erreicht. In der Zwischenzeit blieb noch die Aufgabe, die Aktionen der russischen Hilfskreuzer zu stoppen.

Nachdem sie das Horn von Afrika umrundet hatten, nahmen die russischen Kreuzer getrennte südliche Kurse. Die **Petersburg**, deren Kohlevorräte zur Neige gingen, machte eine gemächliche Reise nach Sansibar, wobei sie abwechselnd dampfte, segelte und trieb. Skalski überquerte am 1. August den Äquator, erreichte aber erst am 15. die Umgebung von Sansibar. In den folgenden zwei Wochen verweilte er in deutschen Gewässern östlich des Kanals zwischen der Insel Mafia und dem südlichen Ende Sansibars. Am 24. August sichtete er den Kohlenfrachter **Holsatia**, der gerade aus Daressalam auslief. Vom 25. August bis zum 1. September lagen die beiden Schiffe vor dem Nordkap von der Insel Mafia vor Anker wo die **Petersburg** die Übernahme von 1.700 t Kohle abschloss.

Unterdessen passierte die **Smolensk** weit im Süden die Komoren und fuhr am 5. August in den Kanal von Mozambik ein. Anschließend fuhr sie an Port Elizabeth vorbei bis zum 36. südlichen Breitengrad, dann nach Osten bis zu 43° Ostlänge und kehrte anschließend in die Nähe von Port Elizabeth zurück. Die **Smolensk** behielt dieses Muster fast drei Wochen lang bei, ohne ein Schiff zu sighten. Am 21. August schließlich, während sie nordöstlich von Port Elizabeth kreuzte, begegnete sie ihrem ersten Schiff, der **Comedian**, einem britischen Küstendampfer, der inspiziert und wieder freigegeben wurde. Eine Woche später, am 28. August, wandte sich Troyan nach Norden und machte sich auf den Weg zu seinem Rendezvous mit der **Petersburg**.

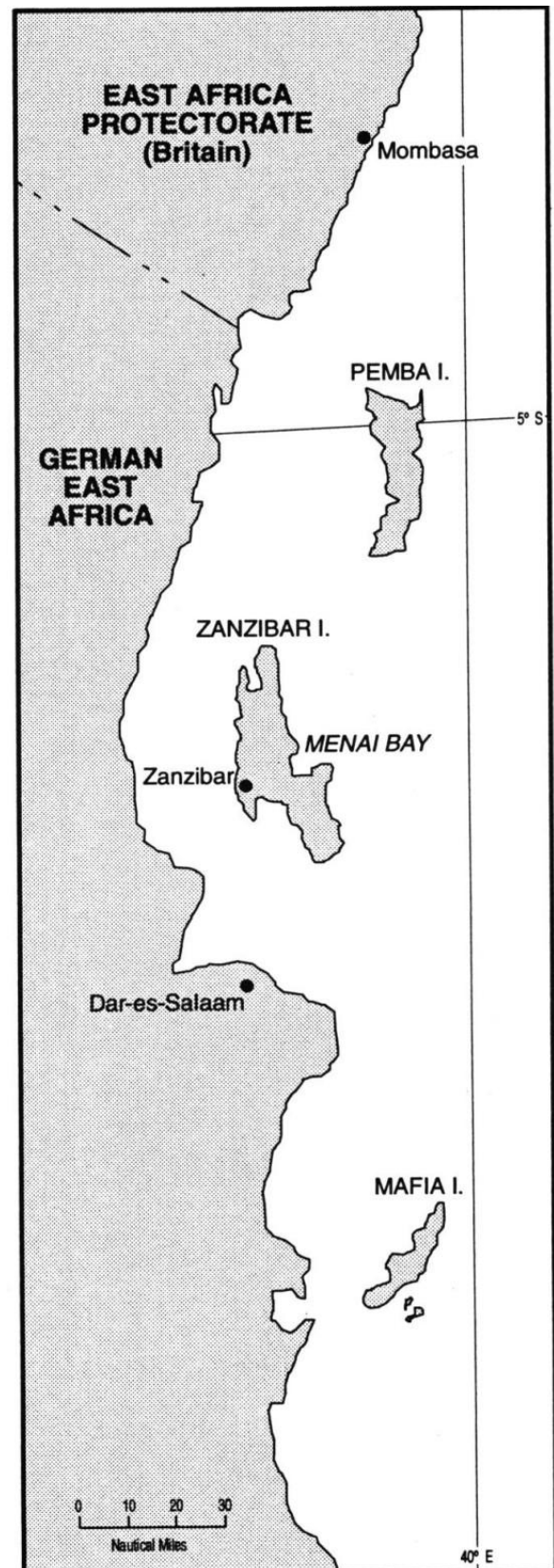
Nachdem er Kohlen übernommen hatte, schickte Kapitän Skalski die **Holsatia** nach Daressalam, um Frischwasser für die **Smolensk** zu holen. Als die **Holsatia** auslief, traf der deutsche Kutter **Ringani** mit

einer Nachricht des Gouverneurs von Deutsch-Ostafrika ein: Der längere Aufenthalt der **Petersburg** in deutschem Hoheitsgebiet gefährde die deutsche Neutralität; Skalski müsse sich außerhalb der Drei-Meilen-Grenze aufhalten. Dieser kam der Aufforderung sofort nach und verbrachte den 3. bis 5. September auf See, wo er auf die **Smolensk** wartete. Am 5. September empfing der Funker der **Petersburg** ein Signal von der **Smolensk**, die von Süden her Sansibar ansteuerte. Fünf Stunden später dampfte die **Petersburg** mit der **Smolensk** im Kielwasser in die Menai Bay ein und ging vor Anker.

Ende der Operation

Nachdem die russischen Behörden zugestimmt hatten, die Operationen der zwei Hilfskreuzer einzustellen, standen sie vor dem Problem, wie dies zu bewerkstelligen sei. Admiral R.N. Viren, Chef des Hauptstabs der Marine, hatte öffentlich erklärt, dass es mindestens einen Monat dauern würde, bis neue Befehle die Kreuzer erreichen würden, und hatte gewarnt, dass mit neuen Zwischenfällen zu rechnen sei.

Eine Kopie von Admiral Avelans Befehl vom 21. Juli – KREUZERKRIEG EINSTELLEN; NIEMANDEN ANHALTEN; NACH LIBAU FAHREN – erreichte Suez erst kurz nach der Abfahrt der **Holsatia** zu ihrem ersten Rendezvous mit den Kreuzern. Am 26. Juli telegraphierte der russische Botschafter in Kairo an Lamsdorf, dass Avelans Befehl dem Kapitän des deutschen Dampfers **Gneisenau** übermittelt worden sei, in der Hoffnung, dass dieser von einem der Kreuzer angehalten würde. Am folgenden Tag berichtete eine zweite Depesche, dass die Kreuzer das Rote Meer verlassen hätten, bevor sie kontaktiert worden waren, und am 28. Juli bestätigte Admiral P.I. Ptaschinski, der russische Marinevertreter in Suez, dass es nicht gelungen war, Admiral Avelans Befehl weiterzuleiten. Am 4. August informierte Lamsdorf die britische Regierung in Sansibar offiziell über die Schwierigkeiten. Dann erschien auch noch die Meldung einer Nachrichtenagentur über die Untersuchung der **Comedian** durch die **Smolensk**! Am 24. August meldete Admiral Avelan, dass seine Nachrichten die Kreuzer offensichtlich nicht erreicht hätten, obwohl er alle Möglichkeiten ausgeschöpft habe. Daraufhin ließ der Zar den britischen Botschafter fragen, ob die Briten „einen Kreuzer entsenden könnten, um Kontakt zu unseren Hilfs-



kreuzern herzustellen, die bis zum 1. September vor der afrikanischen Küste operieren werden. ... der englische Kreuzer wird eine verschlüsselte Nachricht überbringen, in der beide Schiffe angewiesen werden

ihre Kreuzeroperationen zu beenden, die Behinderung von Handelsschiffen einzustellen und nach Russland zurückzukehren. Dieses Telegramm wird im russischen Marinecode verschlüsselt sein, damit die Kreuzer-Kommandanten nicht glauben, es handele sich um einen Trick“.

Die Briten erklärten sich bereit, die Mission zu übernehmen, obwohl die Admiralität in London bezweifelte, dass die beiden in diesem Gebiet stationierten britischen Kreuzer über die erforderliche Geschwindigkeit und Reichweite verfügten, um die russischen Schiffe einzuholen. Am 6. September um 6:00 Uhr morgens hatten die **Petersburg** und die **Smolensk** gerade in der Menai Bay vor Daressalam

den Anker gelichtet, um nach der **Holsatia** zu suchen, als der britische Kreuzer **Forte** in die Bucht einlief und das internationale Flaggen-Signal „Habe wichtige Nachricht“ vorheißte. So erfuhren die Kapitäne Skalski und Troyan, dass sie ihre Kreuzeroperationen einstellen und nach Russland zurückkehren sollten. Sie liefen nach Daressalam, fanden dort die **Holsatia** vor und begannen mit der Kohlenübernahme. Am 8. September gingen sie in See, um die Rückreise nach Russland anzutreten. Die **Petersburg** erreichte Libau am 10. November, die **Smolensk** drei Tage später.

(Alle hier abgedruckten Fotos sind Public Domain, die beiden Karten sind Eigentum des US Naval War College. Zur weiterführenden Lektüre wird empfohlen: William Melville, „100 Jahre Russische Freiwillige Flotte“ in Schiff und Zeit Nr.13, Herford 1981, S. 33 ff)

